

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen d s brevets



(11)

EP 0 827 907 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
11.03.1998 Patentblatt 1998/11

(51) Int. Cl.⁶: B64D 11/00, B64D 13/00,
A62B 7/14

(21) Anmeldenummer: 96114162.9

(22) Anmeldetag: 04.09.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU MC NL
PT SE

(72) Erfinder:
Lang, Stephan, Dipl.-Ing.
21629 Neu Wulmstorf (DE)

(71) Anmelder:
Daimler-Benz Aerospace Airbus Gesellschaft
mit beschränkter Haftung
21129 Hamburg (DE)

(74) Vertreter:
Hansmann, Dierk, Dipl.-Ing.
Patentanwälte
Hansmann-Klickow-Hansmann
Jessenstrasse 4
22767 Hamburg (DE)

22581 U.S.P.T.O.
10/761863

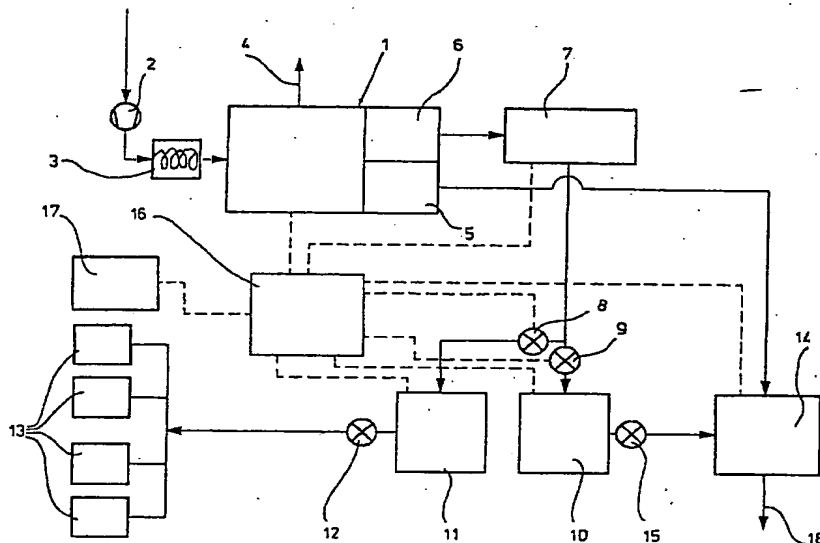


012104

(54) Verfahren und Vorrichtung zur Bereitstellung von Atemgas in Notsauerstoffsystemen

(57) Die Bereitstellung von Atemgas in einem Notsauerstoffsystem für Flugzeuge, die mit einer Druckkabine ausgestattet sind, erfolgt durch ein Gaserzeugungssystem (1), das entweder aus der Umgebungs- oder Triebwerkszapfluft oder aber aus Frischwasser ein mit Sauerstoff angereichertes Gasgemisch sowie zusätzlich praktisch reinen Sauerstoff erzeugt. In einer

Mischeinheit (14) wird aus diesen beiden Gasen ein Atemgas erzeugt, dessen Sauerstoffpartialdruck variabel in Abhängigkeit vom Kabinendruck eingestellt wird und das in einem konstanten Massenstrom über das bordeigene Verteilungsnetz (18) an daran angeschlossene Atemmasken abgegeben wird.



EP 0 827 907 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Bereitstellung von Atemgas in Notsauerstoffsyste-
men für Flugzeuge, insbesondere mit einer Druckkabine aus-
gestattete Passagierflugzeuge, bei dem über ein bordei-
genes Verteilungsnetz sowie daran angeschlossene
Atemmasken ein atembares Gasgemisch abgegeben
wird. Ferner betrifft sie eine Vorrichtung zur Durchfüh-
rung eines derartigen Verfahrens.

Notsauerstoffsyste-
me dienen in der Luftfahrttech-
nik dem Zweck, in Flugzeugen, die mit einer Druckka-
bine ausgestattet sind, im Fall eines plötzlich
auftretenden Druckverlustes die Versorgung von Besat-
zung und Passagieren mit Atemluft über Atemmasken
sicherzustellen. Dies geschieht im wesentlichen nach
zwei bekannten Verfahren: Entweder es erfolgt eine
dezentrale Sauerstofferzeugung und Versorgung mit-
tels Feststoffgeneratoren an den Entnahmestellen, oder
es ist eine zentrale Sauerstoffbevorratung in Hoch-
druckzylindern vorgesehen, wobei die Verteilung zu den
einzelnen Verbrauchern über ein Niederdruck-Rohrlei-
tungssystem geschieht und der Sauerstoffdurchsatz
sowohl zentral als auch dezentral geregelt werden
kann.

Bei beiden bekannten Verfahren wird den Entnah-
mestellen, d.h. den Atemmasken ein nahezu reines
Sauerstoffgas mit einem Sauerstoffgehalt von etwa
99,5 % zugeführt, wobei die Bemessung der zugeführ-
ten Sauerstoffmenge in Form einer vom Kabinendruck
abhängigen Massendurchsatzregelung vorgenommen
wird. In den einzelnen Atemmasken erfolgt dann eine
Vermischung mit der Umgebungsluft in der Weise, daß
für ein für den Konsumenten nach luftfahrtmedizini-
schen Erkenntnissen ausreichender Sauerstoffpartial-
druck eingehalten wird.

Die Nachteile dieser bekannten Verfahren liegen
zum einen in einem vergleichsweise hohen Gefähr-
dungspotential gegenüber Feuer und Explosionen, das
durch die Verwendung praktisch reinen Sauerstoffes
gegeben ist, und zum anderen in der Erfordernis eines
vergleichsweise aufwendigen Regelungssystems für
den Sauerstoffdurchsatz, der nach dem herrschenden
Kabinendruck, d.h. der jeweiligen Flughöhe, zu regeln
ist.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren anzu-
geben, das im Fall eines auftretenden Druckabfalles in
einer Druckkabine Atemluft mit einem für den Konsu-
menten ausreichenden Sauerstoffpartialdruck bereit-
stellt, und bei dem das Gefährdungspotential
gegenüber Feuer und Explosionen, wie es bei einer
Verwendung von praktisch reinem Sauerstoff für derar-
tige Zwecke gegeben ist, auf ein Minimum reduziert ist.
Weitere Aufgabe der Erfindung ist es, eine Vorrichtung
zur Durchführung eines derartigen Verfahrens anzuge-
ben.

Die Erfindung löst die erste Aufgabe durch ein Ver-
fahren, bei dem in das Verteilungsnetz ein mit Sauer-

stoff angereichertes Atemgas eingespeist wird, dessen
Sauerstoffpartialdruck in Abhängigkeit vom Kabinen-
druck geregelt und das den Atemmasken in einem kon-
stanten Massenstrom zugeführt wird. Die Lösung der
weiteren Aufgabe erfolgt durch eine Vorrichtung mit den
kennzeichnenden Merkmalen des Patentanspruches 9.
Dadurch, daß gemäß dem Verfahren nach der Erfin-
dung die Sauerstoffkonzentration im bordeigenen Ver-
teilungssystem des Flugzeuges gegenüber den
bekannten Verfahren stark herabgesetzt ist, wird eine
deutliche Verringerung des Feuer- und Explosionsrisi-
kos erreicht. Ferner kann der Aufbau dieses Vertei-
lungssystems insofern wesentlich vereinfacht werden,
als ansonsten vorzusehende Absperrventile, welche für
die sogenannte "Engine Burst Protection", d.h. den
Schutz dieses Systems vor Leckagen durch herum-
fliegende Triebwerksfragmente im Falle eines Trieb-
werksschadens, erforderlich sind, um größere
Sauerstoffleckagen zu verhindern, entfallen können
bzw. durch vergleichsweise einfache Vorrichtungen zur
Leckagebegrenzung ersetzt werden können. Dieses
wird dadurch möglich, daß durch die gegenüber den
herkömmlichen Verfahren wesentlich geringere Sauer-
stoffkonzentration das Gefährdungspotential nachhaltig
verringert ist, was zugleich zu einer verbesserten
Zuverlässigkeit des Systems sowie zu einer Reduzie-
rung der erforderlichen Wartungsarbeiten führt. Der
gleiche Vorteil ergibt sich auch aus der Tatsache, daß
bei den erfindungsgemäßen Verfahren anstelle einer
aufwendigen kabinendruckabhängigen Sauerstoff-
durchsatzregelung eine wesentlich einfacher aufge-
baute Massenstrombegrenzung vorgesehen ist.

Das erfindungsgemäße Verfahren eignet sich ins-
besondere für eine Verbindung mit einer oder mehreren
Gaserzeugungseinheiten, die ein solches Atemgasge-
misch unmittelbar im Flugzeug produzieren.

Eine Vorrichtung, bei der über eine Mischeinheit
Druckluft von einem im Flugzeug angeordneten Verdich-
ter abhängig vom anliegenden Luftdruck mit Drucksau-
erstoff in einem solchen Verhältnis gemischt wird, daß
der erforderliche Sauerstoffpartialdruck eingehalten
wird, ist im Prinzip aus der DE-AS 1 170 792 bekannt
geworden, jedoch dient diese bekannte Vorrichtung
ausschließlich dem Zweck, Atemgas für Druckkabinen
und Höhenatemgeräte bereitzustellen. Für einen Einsatz
in Notsauerstoffversorgungseinrichtungen von Passa-
gierflugzeugen sind derartige Systeme bisher nicht in
Erwägung gezogen worden.

In vorteilhafter Ausgestaltung der Erfindung erfolgt
die Erzeugung des mit Sauerstoff angereicherten Atem-
gases im Flugzeug entweder mittels Trennverfahren auf
der Basis von Molekularsieben bzw. selektiv arbeiten-
den Membranen aus der Umgebungs- oder aus Zapfluft
vom Triebwerk oder aber mittels Elektrolyse aus mitge-
führtem Frischwasser. Dies führt zu einer weiteren Ver-
ringerung des Sicherheitsrisikos, da die Bevorratung
von Sauerstoff in Hochdruckzylindern entfallen kann.
Ferner verringert sich durch diese Maßnahme der War-

tungsaufwand, während zugleich die zur Verfügung stehenden Versorgungszeiten wesentlich verlängert werden.

Um auch während der Anlaufphase einer solchen Gaserzeugungseinrichtung nach einem plötzlichen Druckabfall in der Kabine eine ausreichende Sauerstoffversorgung zu gewährleisten und den in der ersten Phase eines Flugzeug-Notabstieges auftretenden Spitzenbedarf an Sauerstoff abzudecken, ist es auch bei dem erfindungsgemäßen Verfahren vorteilhaft, einen gewissen Vorrat an Gas mit hoher Sauerstoffkonzentration vorzusehen. Die Befüllung der entsprechenden Vorratsbehälter kann in vorteilhafter Weise ebenfalls über die Gaserzeugungseinrichtung erfolgen, indem diese in einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung mit einem zusätzlichen Hochdruckauslaß für Gas hoher Sauerstoffkonzentration ausgestattet ist.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von Sauerstoffgewinnungseinheiten ist es möglich, auch nach einer aufgetretenen Dekompression der Druckkabine längere Zeit in einer größeren Flughöhe zu verbleiben und dadurch einen wesentlich niedrigeren Brennstoffverbrauch bzw. eine entsprechend größere Reichweite zu erzielen. Schließlich kann bei dem Verfahren nach der Erfindung in den Fällen, in denen das Atemgas über Trennverfahren aus der Umgebungs- oder Triebwerkszapfluft erzeugt wird, der als Nebenprodukt anfallende Stickstoff zusätzlich genutzt werden. Dieser kann entweder dazu dienen, die entleerten Bereiche der Treibstofftanks zu fluten und damit das Explosionsrisiko herabzusetzen, oder aber durch Nutzung des herrschenden Druckgefälles zwischen dem Gaserzeugungssystem und der Umgebung eine Turbine zu beaufschlagen und auf diese Weise einen Teil der bei der Gaserzeugung aufgewandten Energie zurückzugewinnen.

Nachfolgend soll die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert werden. Die Figur zeigt in schematischer Weise den prinzipiellen Aufbau eines Systems für die Versorgung von Besatzung und Passagieren eines mit einer Druckkabine ausgestatteten Verkehrsflugzeuges mit Atemgas im Falle eines auftretenden Druckabfalles in der Kabine.

Die Anordnung besteht aus einer Gaserzeugungseinheit 1, die über einen Gaseinlaß von einem Kompressor 2 sowie einem Kühler 3 mit Umgebungsluft versorgt wird. Die Umgebungsluft kann statt über den Kompressor 2 auch über einen entsprechend ausgebildeten Luft-einlauf, auch als "Ram Air" bezeichnet, verdichtet werden. Anstelle von Umgebungsluft kann aber auch auf Triebwerkszapfluft zurückgegriffen werden, die direkt über den Kühler 3, ohne Kompressor, in die Gaserzeugungseinheit 1 geleitet wird.

Die Gaserzeugungseinheit 1 verfügt über die erforderlichen technischen Einrichtungen, um aus der zugeführten Luft üblicher Zusammensetzung ein Gasgemisch mit erhöhter Sauerstoffkonzentration zu

gewinnen. Dies geschieht entweder nach dem Wirkungsprinzip eines Molekularsiebes oder aber unter Verwendung selektiv permabler Membranmodule, die ein bevorzugtes Trennvermögen für Sauerstoff besitzen. Dieses kann mit Hilfe von sogenannten elektrochemischen Membranen durchgeführt werden, wobei Sauerstoffionen mit Hilfe eines elektrischen Feldes über eine Keramikmembran transportiert werden und auf der anderen Seite wieder entionisiert werden. Ferner ist alternativ auch der Einsatz nach dem Elektrolyseverfahren durchführbar.

Die Gaserzeugungseinheit 1 besitzt neben einem Auslaß 4 für Abgase je einen Niederdruckauslaß 5 für das mit Sauerstoff angereicherte Atemgas und einen Hochdruckauslaß 6 für mit der gleichen Einheit erzeugtes Gas, das praktisch vollständig aus Sauerstoff besteht und das höher verdichtet ist.

Der Hochdruckauslaß 6 ist über einen Sauerstoffmonitor 7 sowie zwei Absperrventile 8 und 9 mit zwei Vorratsbehältern 10 und 11 verbunden, von denen der erstere für die Versorgung der Passagiere und der letztere für die Versorgung der Cockpit-Besatzung vorgesehen ist. Die Versorgung der Cockpit-Besatzung erfolgt bei dem hier dargestellten Ausführungsbeispiel ausschließlich mit dem in Behälter 11 gespeicherten reinen Sauerstoff, der den Besatzungsmitgliedern über ein Druckreduzierventil 12 sowie Atemmasken 13 zugeführt wird, in denen dieser Sauerstoff auf herkömmliche Weise mit Umgebungsluft vermischt wird oder als reiner Sauerstoff zur Verfügung steht.

Für die Versorgung der Passagiere mit Atemgas ist eine Mischeinheit 14 vorgesehen, die einerseits mit dem Niederdruckauslaß 5 und andererseits, über ein zweites Druckreduzierventil 15, mit dem Vorratsbehälter 10 verbunden ist, der den Sauerstoffvorrat für die Passagiere enthält. Die Mischeinheit 14 ist, ebenso wie die beiden Absperrventile 8 und 9 sowie die Vorratsbehälter 10 und 11 mit einer Kontrolleinheit 16 verbunden, die zugleich die Parameter Druck und Temperatur registriert und die ihrerseits an einen zentralen Bordrechner 17 angeschlossen ist.

Nicht dargestellt in der Figur sind die Einzelheiten eines Flugzeugverteilungsnetzwerkes 18, das über kalibrierte Massenstrombegrenzer sowie Atemmasken für die Passagiere verfügt.

Bereits vor dem Eintritt eines möglichen Druckabfalls, beispielsweise zu Beginn eines Fluges, werden über den Hochdruckauslaß 6 der Gaserzeugungseinheit 1 die beiden Vorratsbehälter 10 und 11 mit hoch verdichtetem, praktisch reinem Sauerstoff befüllt. Die beiden Absperrventile 8 und 9 regeln dabei, von der Kontrolleinheit 16 beaufschlagt, ein sequentielles Befüllen dieser Behälter in der Weise, daß zuerst der Behälter 11 für die Besatzung und erst danach der Behälter 10 für die Passagiere gefüllt wird. Anschließend verbleibt die Gaserzeugungseinheit 1 im Stand-By-Modus.

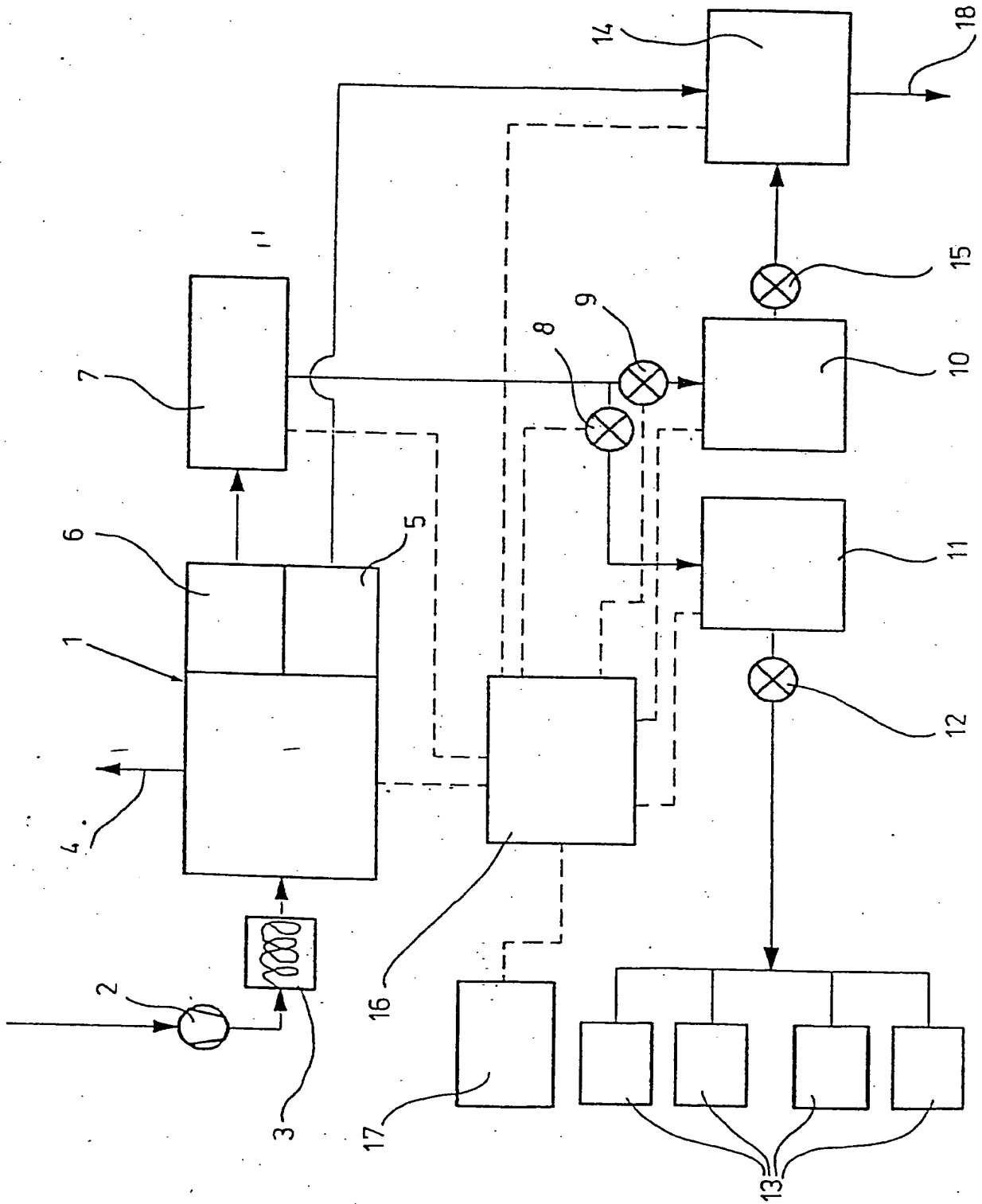
Bei einem plötzlich eintretenden Abfall des Kabinendruckes wird die Gaserzeugungseinheit 1 sofort

gestartet und versorgt über den Niederdruckauslaß 5 die Mischeinheit 14 mit Atemgas erhöhter Sauerstoffkonzentration. Der Sauerstoffpartialdruck in diesem Atemgas wird dabei über die Kontrolleinheit 16, die die Zufuhr von reinem Sauerstoff aus dem Vorratsbehälter 10 zu diesem Atemgas regelt, auf einen Wert eingestellt, der eine ausreichende Versorgung der Passagiere mit Sauerstoff sicherstellt. Die Höhe des eingestellten Sauerstoffpartialdruckes richtet sich dabei nach der Flughöhe bzw. dem daraus sich ergebenden Kabinendruck. Das Atemgas wird mit konstantem Massenstrom über das Verteilungsnetzwerk 18 zu den Atemmasken für die Passagiere geleitet, in denen keine Zumischung von Umgebungsluft zu diesem Atemgas erfolgt. Die Atemmasken 13 der Cockpit-Besatzung werden über das Druckreduzierventil 12 aus dem Vorratsbehälter 11 mit Sauerstoff versorgt. Der Vorratsbehälter 10 für die Passagiersversorgung stellt dabei in erster Linie einen Puffer dar, der dazu dient, in der Anlaufphase der Gaserzeugungseinheit 1, wenn noch nicht genügend hoch konzentriertes Atemgas am Niederdruckauslaß 5 zur Verfügung steht, die Atemgasversorgung der Passagiere sicherzustellen und auch den Spitzenbedarf an Sauerstoff während der ersten Phase des Notabstieges des Flugzeuges zu decken. Er kann deshalb vergleichsweise klein dimensioniert sein.

Abweichend von der vorangehend beschriebenen Anordnung kann die Erzeugung des Atemgases sowie des hoch vorgespannten Sauerstoffes auf elektrolytischem Wege erfolgen, wobei im Flugzeug mitgeführtes Frischwasser als Ausgangsprodukt dient.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Bereitstellung von Atemgas in Not-sauerstoffsystemen für Flugzeuge, insbesondere mit einer Druckkabine ausgestattete Passagierflugzeuge, bei dem über ein bordeigenes Verteilungsnetz sowie daran angeschlossene Atemmasken ein atembares Gasgemisch abgegeben wird, dadurch gekennzeichnet, daß in das Verteilungsnetz (18) ein mit Sauerstoff angereichertes Atemgas eingespeist wird, dessen Sauerstoffpartialdruck in Abhängigkeit vom Kabinendruck geregelt und das den Atemmasken in einem konstanten Massenstrom zugeführt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gasgemisch an Bord erzeugt wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich Sauerstoff bevorratet wird, der dem Gasgemisch zugesetzt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugung aus der Umgebungsluft erfolgt.
5. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugung aus Triebwerkszapfluft erfolgt.
6. Verfahren nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugung mittels eines Molekularsiebes erfolgt.
7. Verfahren nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugung mit Hilfe selektiver permabler Membranen erfolgt.
8. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugung durch die Elektrolyse von Wasser erfolgt.
9. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 8, bestehend aus wenigstens einer vom Kabinendruck beaufschlagbaren Gaserzeugungseinheit sowie einem Verteilungsnetz mit nachgeschalteten Atemmasken, dadurch gekennzeichnet, daß die Gaserzeugungseinheit (1) über wenigstens je einen Niederdruckauslaß (5) für ein mit Sauerstoff angereichertes Gasgemisch sowie einen Hochdruckauslaß (6) für Sauerstoff verfügt und daß beide Auslässe (5,6) mit wenigstens einer Mischeinheit (14) verbunden sind, die von einer Kontrolleinheit (16) zur Regelung der Sauerstoffzufuhr zum Gasgemisch beaufschlagbar ist, wobei die Kontrolleinheit (16) mit einem Sensor zur Erfassung des Kabinendrucks ausgestattet ist.
10. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Hochdruckauslaß (6) der Gaserzeugungseinheit (1) mit wenigstens einem Vorratsbehälter (10,11) zur Aufnahme von Sauerstoffgas verbunden ist.





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 11 4162

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	EP 0 364 283 A (BOEING CO) 18.April 1990	1-4	B64D11/00
Y	* Spalte 4, Zeile 40 - Spalte 5, Zeile 37	6-8	B64D13/00
	* Spalte 6, Zeile 12 - Zeile 22 *		A62B7/14
	* Spalte 10, Zeile 12 - Zeile 40 *		
	* Spalte 11, Zeile 13 - Zeile 25 *		
	* Abbildungen 1-3 *		
Y	US 5 069 692 A (GRENNAN ROBERT ET AL) 3.Dezember 1991	6,7	
A	* Spalte 3, Zeile 28 - Spalte 4, Zeile 11	9,10	
	* Spalte 4, Zeile 25 - Zeile 41 *		
Y	US 3 664 359 A (DOUNOUCOS ANGELO ET AL) 23.Mai 1972	8	
A	* Spalte 2, Zeile 12 - Zeile 50 *	1,7,9,10	
	* Abbildung 1 *		
X	US 3 593 735 A (REIHER MAX A W) 20.Juli 1971	9,10	
	* Zusammenfassung *		
	* Spalte 1, Absatz 1 *		
	* Spalte 2, Zeile 20 - Zeile 43 *		
	* Spalte 3, Absatz 1 *		
	* Anspruch 1 *		
	* Abbildung 1 *		
A	GB 2 240 722 A (NORMALAIR GARRETT) 14.August 1991	1,4-6,9,10	
	* Seite 9, Absatz 4 - Seite 12, Absatz 2 *		
	* Abbildung 1 *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschließdatum der Recherche 5.Februar 1997	Prüfer Estrela y Calpe, J
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 01/82 (P/MCO)